LA VALLEE DU ST-MAURICE

INFORMATIONS

POUR LES COLONS

Publié sous les auspices du Département de l'Agriculture.



Ottawa.

1887.

LA VALLÉE DU ST-MAURICE

ET

LES AVANTAGES QU'ELLE OFFRE

A

L'INDUSTRIE, AU COMMERCE ET A LA COLONISATION

I

APERÇU GENERAL

Bien que situé au centre de la province de Québec et ayant un accès immédiat sur la ligne frontière, aux nombreuses voies de communication qui relient la ville des Trois-Rivières aux grands centres commerciaux, le Territoire du St-Maurice n'est encore que fort peu connu.

Pour beaucoup de personnes, cette vaste région qui s'étend depuis les dernières paroisses des comtés de Champlain, St-Maurice et Maskinongé jusqu'au territoire de la Baie d'Hudson, n'est qu'un pays aride et inhospitalier, enseveli pendant sept ou huit mois, sous une épaisse couche de neige, et où n'osent pénétrer que les hardis commerçants de bois et les escouades de bucherons qu'ils ont à leur service.

L'existence de cette impression s'explique facilement par le fait que les rapports des arpenteurs et géomètres qui ont fait quelques rares explorations dans ce pays n'ont pas eu beaucoup de publicité et que les commerçants de bois n'ont guère d'intérêt à le faire connaître. Une autre raison, c'est que la plupart des rivières par lesquelles on pénètre dans l'intérieur ont généralement des rives escarpées, quelquefois rocailleuses et n'offrant en certains endroits que des touffes d'arbres rabougris, ce qui donne une idée assez défavorable de la nature du sol. Telle personne, par exemple, qui pendant la belle saison, aura remonté le St-Maurice en canot, depuis les Piles jusqu'à la Tuque, distance de 70 milles environ, parlera avec enthousiasme des beaux points de vue qu'elle a trouvés, de la coupe gracieuse des

montagnes et des rochers qui bordent les rives, des puissants cours d'eau qui, de distance en distance, viennent grossir le St-Maurice de leurs ondes et reposent l'œil du voyageur par les plus attrayants aspects ; mais elle aura trouvé la vallée du St-Maurice fort étroite, le sol fortement accidenté et offrant de très-minces avantages à la colonisation ; bref, elle sera restée, faute d'un examen plus détaillé et pour n'avoir pas poussé quelques explorations dans l'intérieur, sous l'impression que c'est un pays qui n'est guère propre qu'à la chasse, à la pêche et à l'exploitation des grands bois de commerce.

C'est cette apparence générale qui a conduit à la conclusion que le territoire du St-Maurice est impropre à la colonisation et qui a justifié sa transformation en réserve forestière.

Néanmoins si d'un coté on a raison d'affirmer que ce pays ne peut être considéré comme un champ avantageux pour l'agriculture livrée à ses uniques ressources, la question change complètement d'aspect du moment que vous introduisez l'industrie et le commerce comme facteurs dans le problème de son exploitation.

S'imaginer qu'il y a moyen de créer dans le territoire du St-Maurice une série d'établissements agricoles du genre des anciennes paroisses qui bordent le fleuve, serait une pure eutopie. Les endroits colonisables qu'il possède n'offrent ni l'étendue ni les facilités des terrains unis de la plaine ; ils se trouvent disséminés par-ci par-là à travers les chaînes de montagnes, les lacs et les rivieres et souvent à d'assez grandes distances. L'agriculteur livré à lui-même et avec les moyens ordinaires de communication ne saurait évidemment y trouver d'attrayants avantages. Mais du moment que vous faites disparaître les distances ou que vous les raccourcissez, que vous donnez à l'industrie la facilité de tirer partie des innombrables et splendides pouvoirs d'eau, d'exploiter les bois précieux, les riches minerais qui s'offrent partout en abondance : que vous ouvrez ces régions à l'activité du commerce en mettant un marché à leur portée ; bref dès que les forces multiples de l'industrie que les richesses naturelles du sol réclament, pourront opérer de concert avec une colonisation adaptée avec discernement à la nature du pays, vous aurez un nouveau champ aussi vaste que fécond ouvert à l'initative de toute la population du Canada.

Toutes ces choses qu'il paraissait impossible de réaliser jusqu'à ce jour, n'offrent plus de difficulté maintenant que l'on a trouvé le secret de donner au char de la colonisation, au moyen de la vapeur et des voies ferrées, cette rapide et puissante impulsion qui triomphe si facilement de la sombre profondeur de nos plus vastes forêts.

C'est à ce point de vue nouveau qu'il convient maintenant d'étudier les ressources du Territoire du St-Maurice, quoiqu'on ait pu en dire par le passé et alors qu'il paraissait absurde de songer à la navigation à vapeur et aux voies ferrées dans ces lointaines régions. Et le moment ne saurait être mieux choisi, puisque des hommes entreprenants, aidés par nos gouvernements et par la population ont déjà commencé la réalisation de ce vaste réseau de chemins de fer qui, dans un avenir prochain, aura conquis à la civilisation, toute la partie nord du Dominion aujourd'hui déserte et couverte de forêts encore vierges.

Le territoire arrosé par la rivière St-Maurice et ses affluents comprend une étendue d'environ 14 millions d'acres en superficie.

D'après les évaluations les plus approximatives des arpenteurs officiels qui ont exploré le pays, la quantité de terrain colonisable abstraction faite des rivières, des lacs et des montagnes impropres à la culture, est d'environ trois millions d'acres situés en grande partie le long des rivières et des lacs, et par conséquent d'un accès plus facile.

Du moment que, laissant les vallées généralement étroites des rivières, vous atteignez le sommet des élévations que d'en bas vous aviez pris pour des montagnes d'une certaine hauteur, vous avez devant vous de vastes plateaux offrant un sol uni, richement boisé et sans autre accident que les tranchées formées de distance en distance par des pièces d'eau enchâssées de verdure. Il y a bien çà et là quelques cimes qui émergent de ces vastes plaines, mais non pas en nombre suffisant pour justifier l'idée qu'on aurait pu d'abord se former du caractère montagneux du pays. Cette immense contrée coupée en tous sens de rivières et de lacs magnifiques, possédant les plus riches pouvoirs d'eau du monde, couverte de forêts de pin, d'épinette, de harts alternant avec de riches zones de bois francs, offrant en quantité illimitée le minerai de fer de la meilleure qualité, sans compter les carrières de marbre, de granit et d'ardoise, n'attend que le travail intelligent de l'industriel et du colon aidé de moyens faciles de communication, pour devenir l'une des florissantes parties du Canada. La nombreuse population des vieux établissements qui bordent le St-Laurent, a commencé déjà depuis quelques années à y diriger une émigration, peu nombreuse à la vérité, mais qui a eu pour premier avantage, de familiariser les enfants des cultivateurs avec ce pays, et jeter les bases d'un mouvement de colonisation qui, aidé de l'industrie, sa compagne indispensable dans ces lieux, deviendra puissant en quelques années.

C'est donc dans le moment, une œuvre non-seulement de saine économie politique, mais de patriotisme éclairé que d'encourager ce mouvement. C'est pour les hommes politiques comme pour les gouvernements, une sorte de devoir d'y porter toute leur attention et de ne rien négliger pour faciliter l'accès à ce vaste champ d'action qui se trouve à la porte même de nos populeuses paroisses et de nos grands centres commerciaux.

II

LA RIVIÈRE ST-MAURICE

ET

LES ÉTABLISSEMENTS ÉCHELONNÉS SUR SES RIVES

Le St-Maurice est un des plus nobles affluents du St-Laurent, tant par la longueur de son cours que par le volume de ses eaux. Les trois branches qui forment son embouchure se réunissent à un mille environ du St-Laurent. Depuis cet endroit il prend une largeur moyenne de trois à six arpents qui se continue à quelques exceptions près jusque fort au-delà de Weymontachingue, c'est-à-dire à plus de 300 milles de son embouchure. Les eaux du St-Maurice sont des plus limpides et des plus agréables au goût : elles contiennent une certaine quantité de fer qui les rend extrêmement salubres. Le St-Maurice est interrompu dans son cours par un grand nombre de rapides et de chutes, néanmoins il est très propre à la navigation sur des distances considérables.

Depuis son embouchure aux Grandes Piles, le rapide des Grès, les chutes Shawenegan, de la Grand'Mère et des Piles forment des obstacles insurmontables. Mais depuis les Piles jusqu'à la Tuque, distance de 70 milles, le cours de la rivière est paisible et tout à fait navigable. Les chutes de la Tuque forment une nouvelle interruption qui se prolonge sur un

parcours de 44 milles jusqu'au Grand Détour, à cause des violents rapides qui se succèdent les uns aux autres ; mais de là à Weymontachingue la rivière est encore naviguable pendant 46 milles. Ici, nouvelle interruption de 30 milles, à cause de plusieurs rapides, puis des eaux profondes et naviguables sur un nouveau parcours de 80 milles.

Ces chiffres basés sur l'expérience et corroborés par les rapports officiels des ingénieurs qui ont exploré le St-Maurice, démontrent donc que dans un parcours de 260 milles, cette rivière est naviguable pour des bateaux à vapeur adaptés à la nature des lieux, sur une longueur totale de 196 milles, c'est-à-dire sur les trois quarts de son cours.

Ces données seules sont de nature à témoigner hautement de l'importance de la rivière St-Maurice et à indiquer le parti que l'on pourrait en tirer au point de vue du commerce, de l'industrie et de la colonisation. Si l'on ajoute à cela que cette rivière compte, en outre une foule de tributaires d'un volume considérable qui peuvent lui apporter toutes espèces de produits précieux provenant tant des forêts que de la fertilité du sol, on ne peut se refuser d'admettre sa grande valeur au point de vue du développement du pays, et reconnaître que tous ces titres sont plus que suffisants pour attirer la sérieuse attention des gens d'affaires et des hommes d'état.

Il y a évidemment là un champ aussi fécond que vaste ouvert à l'activité et au progrès.

Pour saisir d'avantage l'importance du St-Maurice, au point de vue des ressources qu'il offre et des développements qu'on y peut réaliser, il est important de jeter un coup d'œil rapide sur les établissements qui le bordent depuis son embouchure jusqu'au point que l'on peut regarder comme la dernière limite assignée à la colonisation.

TROIS-RIVIÈRES.

Située à l'embouchure même du St-Maurice et à mi-distance entre Montréal et Québec, la cité des Trois-Rivières contient une population de près de 10,000 âmes.

Depuis quarante ans surtout, elle a tiré en grande partie son importance du commerce de bois qui se fait sur le St-Maurice et ses tributaires.

Grâce aux travaux que les gouvernements ont fait exécuter pour faciliter le flottage des bois, cette industrie à pris des développements considérables. Trois-Rivières compte aujourd'hui dans ses limites trois scieries de première classe qui emploient en été, cinq à six cents ouvriers pour le sciage du bois et son expédition par bateaux ou chemins de fer, tandis qu'un nombre beaucoup plus considérable encore est occupé l'hiver dans les chantiers, pour la coupe des billots.

Elle tire encore du St-Maurice une grande quantité de fer provenant des Forges Radnor et qui alimente deux ou trois fonderies importantes. La fabrication des meubles, des voitures, des bobines qui se fait sur un assez grand pied et tire sa matière première du produit des forêts du St-Maurice, contribue encore d'une manière importante à la prospérité de la ville.

Les travaux considérables faits ces dernières années, grâce à la puissante influence de l'Hon. Sir Hector L. Langevin, Ministre des Travaux Publics et deputé de la Cité, pour améliorer le port des Trois-Rivières et en faire un havre de première classe pour l'exportation, font apprécier encore d'avantage l'opportunité de pousser à l'exploitation plus large encore des ressources minières, forestières et agricoles du St-Maurice.

Si l'on examine d'un côte la richesse de production des terres déjà en culture du district dont Trois-Rivières est le centre, les moyens de communication qu'il possède par le fleuve St-Laurent, le Chemin du Pacifique qui passe à sa porte, le chemin des Piles et des Basses Laurentides qui pénètrent déjà une cinquantaine de milles dans le Nord ; si l'on regarde d'un autre côte l'immense territoire du St-Maurice qui l'avoisine avec ses vastes forêts, ses riches terrains miniers et son sol fertile en tant d'endroits, on ne peut faire autrement que reconnaitre qu'il y a là de grandes choses à faire pour l'avenir.

LE CAP DE LA MAGDELEINE.

Sur la rive est du St-Maurice, à l'opposé des Trois-Rivières, se trouve la paroisse du Cap de la Magdeleine qui a une population fort industrieuse de 1,600 âmes environ, dont une bonne partie est occupée soit aux scieries du St-Maurice, soit dans les chantiers. Cette paroisse possède aussi une fabrique d'allumettes qui emploie environ cinquante ouvriers. On trouve là de ces hardis coureurs de bois qui aiment la forêt comme le défricheur aime ses champs.

Le sol est de bonne qualité et contient en certains endroits beaucoup de minerai de fer de la meilleure valeur. On y extrait aussi une quantiré considérable d'une espèce d'oxide de fer utilisé pour la clarification du gaz.

Le Cap est une des belles paroisses du district, tant par ses ressources que par le caractère laborieux et paisible de sa belle population.

ST-MAURICE.

La paroisse de St-Maurice est située en arrière de celle du Cap de la Magdeleine et également arrosée par la rivière St-Maurice, à 10½ milles environ des Trois-Rivières Elle possède un village très florissant et compte une population totale de 3,500 âmes. Le sol de cette paroisse est très fertile et produit abondamment les grains et les légumes. Les magnifiques érablières possédées par les habitants du lieu, produisent annuellement une cinquantaine de milles livres de sucre.

Un chemin part de cette paroisse, traverse les Forges Radnor et se prolonge jusqu'à St-Tite et au village de St-Jacques des Piles.

Outre sa richesse au point de vue agricole, le sol de la paroisse St-Maurice contient en quantité inépuisable l'excellent minerai de fer qui alimente depuis près de quarante ans le vaste établissement des Forges Radnor fondé par MM. Turcotte et LaRue et possédé aujourd'hui par les MM. Hall

On y trouve aussi la pierre à chaux en adondance ; c'est un article de commerce intéressant pour la localité.

MONT CARMEL.

Village en arrière de St-Maurice et sur la rive est de la rivière agréablement situé sur une jolie montagne, au milieu d'un sol fertile et riche en pouvoirs d'eau et en mine de fer. Cette paroisse qui compte 1,500 habitants, possède 7 moulins à scies et 2 moulins à farine, en même temps que l'ancien établissement des Forges l'Islet lesquelles ne sont plus en opération aujourd'hui. Elle fait un trafique considérable de bois de charpente et de bois de corde.

ST-TITE.

En remontant le St-Maurice quelque distance audessus de la chute de la Grand'Mère on trouve à l'est la paroisse de St-Tite qui est le plus florissant des nouveaux établissements de cette contrée. Elle compte une population de près de 3.000 âmes adonnée à l'agriculture et au commerce de bois. Bien que le sol soit assez accidenté, les colons ont trouvé moyen d'en tirer avantageusement parti, et l'abondance des produits de ferme rivalise aujourd'hui avec ceux des grandes paroisses du fleuve.

Il y a beaucoup de minerai de fer, des granits superbes et du marbre de belle qualité, mais toutes ces richesses du sol n'ont pas encore été exploitées et attendent l'action de quelques hommes d'entreprise, ayant les capitaux nécessaires à leur disposition.

ST-ETIENNE

Sur la rive ouest du St-Maurice, en arrière des Trois-Rivières, on trouve la paroisse de St-Etienne, renommée par les vastes scieries des "*Grès*" et par l'ancien et célèbre établissement des Forges St-Maurice qui n'est plus en opération depuis quelques années. C'est un pays sablonneux et peu fertile. Néanmoins, cette paroisse compte une population d'environ 3.000 âmes.

ST-BONIFACE DE SHAWENEGAN

C'est un très-joli village situé ainsi que la paroisse, en arrière de St-Etienne. Il possède deux moulins à farine et deux scieries, fait un commerce de bois assez considérable et compte une population de 1.800 âmes.

La paroisse de Shawenegan est justement célèbre par la grande cataracte à laquelle elle a emprunté son nom et qui est une des merveilles du pays. Cette cataracte est pour tous les touristes qui ont visité les deux endroits, la digne émule de Niagara, non pour la majesté du volume qui est beaucoup moindre, mais pour la beauté du site qui est incomparable et pour l'élégance et le pittoresque du mouvement imprimé à sa nappe d'eau, par les rochers qui lui donnent une forme presque demi circulaire.

La hauteur de cette chute est d'environ 180 pieds.

Par sa forme particulière et la disposition des terrains qui l'environnent, elle offre à l'industrie une force motrice incalculable et d'une exploitation extrêmement facile.

Il est seulement regrettable qu'elle ne soit ni mieux connue, ni plus visitée par les hommes entreprenants et les capitalistes qui finiraient par trouver quelque moyen de l'utiliser pour l'avantage du pays.

Shawenegan possède encore une autre curiosité : c'est une montagne de fer compacte assez haute et volumineuse pour fournir la matière première à tous les fourneaux du Dominion. Le malheur est que ce fer qui contient une forte proportion de *titanium* a résisté jusqu'aujourd'hui aux efforts que l'on a tentés pour le fondre avec profit pour le commerce.

Dernièrement encore une compagnie a dépensé plusieurs milliers de piastres en tentatives infructueuses dans ce sens.

Espérons que l'on trouvera le secret de maîtriser cet opiniâtre et colossal bloc de fer, et alors, Shawenegan concentrera dans ses beaux vallons tous les hauts-fourneaux du Canada.

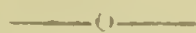
STE-FLORE

Cette paroisse est agréablement située sur la rive ouest du St-Maurice vis-à-vis des Grandes Piles et possède une population de 1,500 âmes. Le village compte 300 habitants et l'air de vigueur et d'activité que l'on y respire fait augurer un avenir prospère et heureux pour cette nouvelle localité. Le commerce y est florissant.

Cette paroisse possède aussi de précieux terrains miniers et des carrières de granit d'excellente qualité non encore exploités, des pouvoirs d'eau splendides, un sol très propre en plusieurs endroits, à la fabrication de la brique.

L'agriculture y est en honneur ainsi que le commerce de bois qui s'y fait sur une assez grande échelle.

HAUT ST-MAURICE.



III

STE-THÈCLE OU LE LAC AUX CHICOTS.

Au nord de St-Tite et à l'est des Piles dans l'intérieur, se trouve la jeune et florissante paroisse de Ste-Thècle, taillée à même les vastes forêts du nord et au commencement de cette série de lacs et de rivières qui se prolongent jusqu'au Lac Edouard et ouvrent à travers la chaîne des Laurentides une voie facile et directe vers les plaines du Lac St-Jean.

Le village est dans un site charmant entre deux splendides pièces d'eau que l'on a appelées du nom de Lacs aux Chicots. La raison de cette appellation provient du fait singulier qu'à travers les ondes limpides de ces lacs et à une grande profondeur, on aperçoit toute une forêt de longs arbres, dépouillés de leurs rameaux et présentant absolument le même aspect que ces régions sauvages où le feu ou d'autres causes ont tout à coup paralysé la végétation.

En voyant ce curieux spectacle, on reste convaincu qu'il n'est dû qu'aux tremblements de terre qui, à une époque reculée, ont bouleversé le pays. Les lacs en question ne doivent évidemment leur existence qu'à une forte dépression du sol qui s'est produite instantanément et tout d'une pièce sans même renverser les arbres de la forêt. Les eaux abondantes des rivières et des lacs voisins auront rapidement rempli ces vallons sans issue et formé ces curieuses et jolies pièces d'eau.

La paroisse de Ste-Thècle compte une population vigoureuse et active appelée à jouer un rôle important dans la colonisation du territoire du St-Maurice. Son digne curé, le Rév. Messire J. B. Grenier est un des amis les plus dévoués de la colonisation.

Le sol est d'excellente qualité et produit d'abondantes récoltes de céréales de toutes sortes.

Tout autour de la partie actuellement défrichée, s'étendent de vastes campots de terres fertiles couvertes de riches forêts d'érables, d'ormes, d'épinettes rouges, de merisiers, de cèdres

Cette belle végétation, qui tient des valeurs immenses toutes prêtes pour le commerce aussitôt qu'une ligne ferrée lui permettra d'y venir puiser, se rencontre surtout sur le bord des rivières et sur les collines qui forment leurs divers bassins, en remontant vers le nord dans la direction du Lac Edouard. La région des sources de la rivière Mékinac qui touche à ce pays vers le nord-ouest, étend encore de ce côté, à une grande distance, l'horizon de ce vaste champ de colonisation.

Nous devons dire ici que c'est dans ce pays d'avenir que la Compagnie des Basses-Laurentides est à frayer son passage vers la ligne du chemin de fer de Québec au Lac St-Jean qu'elle doit atteindre à la rivière Jeannotte, au dessous du Lac Edouard

Les locomotives traversent déjà St-Tite et Ste-Thècle et pénètrent 25 milles dans l'intérieur de ce pays, en partant de la ligne des Piles.

ST-JACQUES DES PILES.

Ce village situé à la tête de la chute des Piles, sur la frontière même des vastes solitudes que l'on appelle les terres du Haut St-Maurice est avec la paroisse de Ste-Thècle dont nous venons de parler, le dernier établissement de la partie organisée en municipalité du comté de Champlain.

On y arrive maintenant par le chemin de fer des Piles dont il est le terminus.

Assis sur la rive même du St-Maurice, au pied de la montagne des Piles qui projette ses gracieux contours jusque dans les eaux de la rivière qu'elle semble intercepter, et forme du côté du nord, un haut amphithéâtre de verdure, ce village est un des plus pittoresques que l'on puisse désirer. Ses blanches maisonnettes attachées aux flancs des côteaux de la rive et qui se reflètent avec leur fond de verdure dans les eaux limpides, offrent un spectacle charmant. A deux cents pas du village se trouve la belle cascade des Piles avec ses ondes bouillonnantes et ses rochers taillés en pilastres qui lui ont donné son nom :

Ce village qui a surgi comme par enchantement avec la construction du chemin des Piles, est déjà très-florissant et compte une population de près de 300 âmes.

Il y a deux grandes scieries qui fabriquent une énorme quantité de madriers et autres bois de commerce, plusieurs magasins et deux bonnes maisons de pension.

Le gouvernement fédéral vient de faire ériger en face du village et à la tête de la chute, d'immenses estacades destinées à retenir tous les bois qui sont flottés sur le St-Maurice et qui auparavant étaient exposés à de lourdes pertes, pendant, les crues d'eau, dans leur trajet accidenté des Piles aux Trois-Rivières.

Cette amélioration précieuse pour le commerce de bois qu'elle met à l'abri des accidents des hautes eaux, va singulièrement favoriser le village des Piles, en ce qu'elle en fait comme un vaste entrepôt où se trouveront réunis tous les bois faits sur le St-Maurice et ses tributaires, pour être dirigés ensuite vers leurs diverses destinations, soit par chemin de fer, soit par eau. Cette position de tête du commerce de bois lui assure dans un avenir prochain l'établissement d'immenses scieries et de toute espèce de manufactures pour travailler le bois.

En effet, on ne sera pas longtemps avant de comprendre que le bois manufacturé sera beaucoup plus facile et moins dispendieux à exporter par voie ferrée, depuis les Piles aux divers centres commerciaux, que de continuer à le flotter dans son état primitif, jusqu'aux Trois-Rivières ou à Québec

Il s'y fait déjà un commerce considérable qui ne peut qu'augmenter, avant de longues années on pourrait y trouver une ville florissante et populeuse

La population s'adonne assez activement à la culture qui réussit bien sur le versant sud des montagnes avoisinant le village et sur les rives du St-Maurice qui offrent une lisière de terre extrêment fertile ; mais elle s'occupe aussi en grande partie de l'exploitation du bois

Comme lieu d'agrément pour la chasse et la pêche, le village des Piles gagnerait beaucoup à être connu des touristes qui aiment ces sortes de récréations. Il leur offrirait sous ce rapport et sans déplacement, tout ce qu'il faut pour les intéresser ; sans compter qu'il est, pour ceux qui aiment les longues excursions, l'endroit précis d'où partent les grands partis de chasse et de pêche pour les lointaines régions du nord.

LA MEKINAC

En laissant les Piles pour pénétrer plus avant dans le St-Maurice, il faut avoir recours aux canots d'écorce, ces voitures légères et rapides qui remplacent, dans ces contrées solitaires, les véhicules des pays défrichés et livrés à l'agriculture. S'il ne s'agissait que de voyage de plaisir, nul autre moyen de communication ne pourrait leur être comparé, mais malheureusement le colon ne peut se contenter de ces agréments, et pour progresser dans sa laborieuse carrière, il a besoin de transport d'un tout autre genre ; il faudrait des bateaux à vapeur

Quoiqu'il en soit de ce désavantage qui, nous l'espérons, est à la veille de disparaître, la colonisation a déjà implanté à la Mekinac de solides racines qui ne tarderont pas à produire une végétation aussi puissante que féconde.

La rivière Mekinac qui se jette dans le St-Maurice à 12 milles des Piles, forme une belle vallée de terrains d'alluvion couverts de bois francs d'une venue extrêmement vigoureuse. Cette vallée reserrée à l'embouchure de la rivière par les montagnes, va en s'élargissant vers l'Est et offre un magnifique champ à la colonisation

Ces dernières années, un citoyen de St-Maurice, M. Joseph Gagnon, riche cultivateur, eut l'idée d'aller fonder un établissement en cet endroit pour ses enfants. En peu de temps il réussit à y former une ferme splendide. Son exemple fut suivi par plusieurs autres, et il y a déjà aujourd'hui des défrichements considérables faits sur une quarantaine de lots.

Un Monsieur Doucet y a construit tout dernièrement un moulin à scie et à bardeaux et un moulin à farine sera prochainement érigé.

Rien de plus beau que le pouvoir d'eau qui fait mouvoir ces moulins

La rivière à la Truite, un des affluents de la Mekinac forme, près de son embouchure, une splendide cascade de 250 pieds de hauteur repartie sur un parcours d'un demi mille environ

Le moulin est assis au pied de cette cascade. Une simple *dalle* d'une cinquantaine de pieds de longueur va prendre l'eau de la cascade et la conduit sur les turbines qui reçoivent de la sorte, pour ainsi dire gratuitement une force motrice illimitée.

Ce pouvoir d'eau pourrait mettre en opération vingt manufactures de toute sorte sans frais de digues, ni de chaussées ; il n'y aurait qu'à les échelonner sur les spacieux gradins qui le bordent de chaque côté

Ce simple exposé peut donner une idée des pouvoirs d'eau du St-Maurice et des avantages que l'industrie, favorisée d'un capital suffisant et de voies de communication faciles, pourrait en tirer. Et dire qu'il y en a une multitude de ce genre et plus grandioses encore.

Les jeunes colons de la Mékinac et ceux du St-Maurice ne sont plus obligés maintenant de venir aux Piles pour leurs bois de construction.

Le 18 septembre 1885, Monsieur le chanoine Prince est allé de la part de Monseigneur l'Evêque des Trois-Rivières, y fixer la place où devra être bâtie une chapelle aussitôt que les colons seront assez nombreux. L'endroit choisi est des plus pittoresque et se trouve à la jonction du ruisseau Bouchard avec la Mékinac, en face d'une magnifique pièce d'eau très poissonneuse, encadrée au nord par de gracieuses montagnes et au sud par une large plaine. La richesse du sol est égale à celle des terres de la paroisse St-Maurice. La plaine peut donner environ 300 lots de terre unie ; quant aux collines qui succèdent à ce platin, elles sont couvertes d'une couche de marne bleue et offrent par conséquent un sol excellent pour les pâturages.

Voilà certes, un champ d'action qui, à raison de sa proximité avec le terminus du chemin des Piles, mérite d'attirer la plus grande attention des amis de la colonisation et de l'industrie.

Combien d'agriculteurs canadiens et même d'émigrés européens ayant quelques capitaux à leur disposition, se seraient déjà fixés en cet endroit, s'il était plus connu et d'un accès plus facile par l'ouverture d'un chemin allant des Piles à la Mékinac, ce qui ne coûterait qu'une bagatelle.

C'est en remontant la Mékinac que l'on trouve, soit dans la direction du ruisseau à Bouchard, soit dans la petite chaîne de montagnes qui sépare la rivière à la Truite du lac Caribou, les plus riches et les plus abondantes mines de fer de tout le St-Maurice. Avec la merveilleuse force motrice des pouvoirs d'eau que l'on rencontre partout dans cet endroit et le combustible fourni par les immenses forêts de bois franc, il y a là tout ce qu'il faut pour l'établissement et l'alimentation illimitée des plus grandes fonderies de tout le Dominion.

Nous terminons l'exposé de nos renseignements sur cette partie du St-Maurice par un extrait du rapport officiel de M. H. Legendre A. P., daté de 1882.

" Le sol du canton Mékinac, quoiqu'en partie montagneux, est bien propre à la culture " et à l'industrie. Beaucoup de colons l'ont visité pendant mon opération prenant et " marquant divers lots de terre, marquant des places de moulin qui sont en grand nombre " sur la rivière à la Truite, le crique à Bouchard et les autres décharges de lacs que j'ai rencontrées dans mon arpentage. Le bois de toutes sortes est d'une pousse vigoureuse ; érables, " merisiers, frênes, ormes, bouleaux, épinettes blanches et rouges, cèdres d'une qualité remarquable, sur les diverses lignes que j'ai relevées.

" Je considère au delà d'un tiers des terrains que j'ai arpentés comme étant d'excellente " qualité pour la culture et un tiers de bois de réserve pour les colons qui iront se fixer dans " ces endroits...... "

LA MATAWIN

En remontant une douzaine de milles, on arrive à l'embouchure de la rivière Matawin qui prend sa source au delà du Lac des Pins à l'ouest, et coule vers le St-Maurice en suivant une ligne parallèle à celle du St-Laurent.

Sur les deux rives du St-Maurice jusqu'à cet endroit, se trouve par-ci par-là quelques colons dont un certain nombre sont assez confortablement installés et ont une assez grande quantité de terre défrichée. Le sol de ces fermes est partout excellent et il n'y a que le manque de communication facile qui y retarde l'essort de la colonisation.

Comme panoramas, les rives du St-Maurice, depuis la Mékinac à la Matawin, offrent un spectacle enchanteur. A part quelques pics escarpés qui donnent les ombres nécessaires au tableau, vous avez de chaque côté du St-Maurice les plus gracieuses montagnes que l'œil puisse désirer. Les unes s'élèvent en vastes amphithéâtres à pentes douces; les autres courent en lignes parallèles avec la rivière sur une assez longue distance, offrant l'aspect de véritables remparts de verdure, puis se dérobent tout à coup pour dessiner sur l'azur du ciel et sur la nappe limpide des eaux, en coupe nette et vigoureuse, ces magnifiques promontoires qu'on ne trouve que dans le St-Maurice, et qui forment ce qu'on appelle les *Pointes*, lieux redoutables pour la navigation en canots, à cause des remous formés par le courant. Plus loin, à l'endroit où la rivière fait une courbe gracieuse, vous avez un véritable hémicycle orné d'une luxuriante végétation, dominé par une montagne arrondie qui fait dôme et au dessous de laquelle d'autres cimes moins élevées, laissent flotter leurs coupes capricieuses.

Les ondes du St-Maurice qui, un demi mille au dessus de cette courbe, se pressent dans le grand rapide Manigance avec un sourd mugissement et battent les rochers de leurs vagues écumantes, s'arrêtent ici dans un vaste bassin comme pour se reposer et refléter à loisir ce magnifique panorama avant de reprendre leur course vers la chute des Piles.

Les points de vue de ce genre se rencontrent en maints endroits le long du St-Maurice jusqu'à la Tuque.

Le poste situé à l'embouchure de la rivière Matawin et au pied des cascades par lesquelles elle se précipite dans le St-Maurice, est placé dans un site superbe, et entouré de terres propres à la culture et dont une étendue assez considérable est défrichée.

Les quelques familles de ce poste s'occupent peu de culture et s'adonnent principalement au commerce de bois. Il y a dans les environs des terrains suffisants pour former une belle paroisse.

En remontant la rivière Matawin qui est un des plus riches tributaires du St-Maurice pour le bois, on rencontre un très beau pays coupé de petites rivières et de lacs où le poisson est en abondance. On y trouve partout aussi au milieu des monticules qui paraissent, de prime abord, rendre le pays difficile, de magnifiques vallons et même des plaines assez étendues pour offrir place à de larges groupes de colons. Tel est l'aspect de tout ce pays, jusqu'à l'établissement Brassard près du lac des Pins à soixante et quelques milles de l'embouchure de la Matawin.

Nous avons là, à l'ouest du St-Maurice et comme tributaire naturel, une vaste contrée aussi riche, aussi fertile, aussi avantageuse à la colonisation que l'est, du côté est et presqu'à la même distance, le beau royaume de Saguenay comme nos ancêtres appelaient les plaines du Lac St-Jean.

En effet les cantons Brassard et Provost sur la rivière Matawin sont dignes d'être placés au premier rang parmi les nouveaux champs de colonisation du pays.

L'œuvre patriotique accomplie dans cette région par les Révérends Messieurs Brassard et Provost est déjà connue de tout le pays et a produit de magnifiques résultats.

Néanmoins, là comme sur le St-Maurice, il faut que les œuvres entreprises soient vigoureusement continuées, et l'on a besoin pour cela que le pays soit mieux connu et mieux

apprécié, et que les moyens de communication par voie ferrées ou autres, deviennent l'objet premier de l'activité de tous les hommes haut placés qui s'intéressent à l'avenir du pays.

Pour avoir une idée de ce que l'on peut établir de cultivateurs dans ces vastes domaines, écrivait il n'y a pas longtemps, un homme distingué qui a parcouru ce pays en tous sens, il faut suivre la rivière Matawin et ses nombreux affluents, pénétrer dans l'intérieur des immenses forêts qui les bordent et mesurer ainsi l'étendue de toute cette contrée. Des sources de la Rouge au Lac Clair, du Lac Bourdet aux sources de la rivière du Milieu, voilà entr'antres des lisières de terres longues de quarante et cinquante milles sur lesquelles des établissements de première classe peuvent être faits avec beaucoup de succès. Et encore tout ceci n'est qu'une partie de la Matawin. Au-delà de ces limites vers le sud-ouest, nous touchons au Lac Nominingue ; à l'ouest et au nord sont les grandes plaines des rivières du Milieu et du Lièvre, plaines fortement boisées d'érablières ; au nord-est se déploie la riche vallée du St-Maurice avec les variétés infinies de ses bois, de ses terres et la distribution capricieuse de ses eaux.

Qu'elles sont belles ces terres, qu'elles sont avantageuses par la nature du bois ! Cependant elles sont isolées, elles sont désertes.

En vain le soleil les illumine de son éblouissante clarté, les réchauffe de sa bienfaisante chaleur, en vain les innombrables cours d'eau disséminés dans toutes les directions, les arrosent et les fertilisent depuis des siècles, elles sont encore pour la pluspart remplies de solitude et de silence. Ces forêts, ces collines, ces plaines, tout ce panorama surabondant d'une gracieuse végétation, d'une fraicheur vivifiante, de parfums exquis, de senteurs sans rivales est encore, il faut le dire, à peu près inconnu.

Est-il possible que de si grandes beautés, tant de richesses, de si précieux trésors soient ici, dans la patrie, à nos pieds, sous nos yeux, et que nos campagnes se dépeuplent tous les jours au profit de l'étranger !

Il y a un remède à tout cela, c'est de faire connaître ces pays, c'est d'attirer l'attention des cultivateurs, des industriels et des capitalistes, c'est d'attirer surtout l'attention de nos hommes d'état et de les engager à diriger les faveurs du gouvernement vers la construction de voies ferrées, de communications faciles qui y amènent forcément, en quelque sorte, une population vigoureuse et nombreuse qui, actuellement, ne se doute pas même des avantages qui l'attendent si près d'elle.

Il est certain qu'avec le moindre encouragement, avec la moindre persévérance, on verrait bientôt toute une série d'établissements échelonnés sur la Matawin depuis son embouchure jusqu'au canton Brassard, former une chaine de communication qui recevrait l'immigration des colons à flots, et nous renverrait en abondance, par le St-Maurice ou par quelque ligne de chemin de fer, comme celle projetée du "*Chemin de fer de Trois-Rivières et Nord-Ouest,*" les produits de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

LA GRAND'ANSE.

En laissant la Matawin, le St-Maurice prend un aspect sévère. Ses rives escarpées avec leurs rochers grisâtres entassés les uns sur les autres, accusent une zone montagneuse et inhospitalière. Pourtant on rencontre encore sur l'étroite lisière de terre qui court entre le pied des falaises et la rive, quelques habitations isolées. Ce sont de pauvres huttes faites de troncs d'arbres avec un toit écrasé, recouvert d'écorce et percé à jour au centre pour laisser échapper la fumée de la cambuse ; vous avez là le vrai type de la demeure primitive des pionniers de la forêt.

Pendant un parcours de sept ou huit milles, des points de vue d'une majesté sévère mais non sans charmes pour le voyageur qui aime la variété, se succèdent sans interruption. Ici c'est le Mont-Caribou avec sa cime élevée et ses immenses blocs de granit à travers lesquels s'échappent quelques touffes d'une végétation misérable ; plus loin, c'est la sombre et étroite vallée de la *Bête-Puant* qui tranche en lignes presque perpendiculaires les flancs rocailleux de la montagne. Au delà vous avez devant vous un promontoire colossal dont la tête parait se perdre dans les nues et dont le flanc dénudé semble surplomber la nappe d'eau du St-Maurice ; c'est le Mont-L'oiseau qui doit son nom étrange à nous ne savons quelle aventure de chasse.

On prétend que ce rocher est hanté par les esprits et que les voyageurs attardés qui sont obligés de camper dans le voisinage, entendent parfois des bruits de chaînes, des craquements d'os froissés, comme si des squelettes se livraient à quelques combats acharnés.

Une tradition assez vague rapporte qu'il y a eu à cet endroit, dans les temps reculés, un grand massacre, et quand vous passez là, les guides ne manquent jamais de vous parler en termes mystérieux de ces sombres histoires.

Mais nous voici bientôt de l'autre côté de cette chaîne de montagnes. Le pays change d'aspect tout-à-coup et le St-Maurice, prenant la largeur d'un fleuve au cours droit et tranquille, vous présente de nouveau les plus beaux horizons.

C'est la *Grand'Anse*.

Nous sommes en plein pays civilisé, à 12 milles de la Matawin.

De chaque côté de la rivière, des défrichements s'étendent à plusieurs milles. Du côté ouest sont les fermes des MM. Hall, où l'on aperçoit d'immenses prairies et des pâturages qui s'étendent à perte de vue ; sur le côté est sont les établissements d'une vingtaine de colons logés comme dans les vieilles paroisses et jouissant de tout le confort désirable.

Il y a place ici pour une grande et belle paroisse. Une jolie chapelle catholique a été érigée récemment en cet endroit, et plusieurs fois l'année, Monsieur le Curé de St-Jacques des Piles vient y faire la mission.

Comme site, la Grand'Anse est encore un endroit charmant. Le St-Maurice a ici une largeur d'un demi mille au moins, et ses ondes calmes et profondes ajoutent à la beauté du pays en même temps qu'elles offrent des avantages à la navigation.

LA RIVIERE-AUX-RATS.

A deux ou trois heures de marche de la Grand'Anse et après avoir doublé l'île aux Noix et l'île aux Pierres, en remontant vers le poste de la Rivière-aux-Rats, le pays reprend de nouveau un aspect montagneux. C'est une nouvelle vague des Laurentides qui se dresse devant vous, mais elle n'a pas l'air sombre et menaçant de celle du Mont-Caribou. La tranchée que s'est frayée ici le St-Maurice est assez étroite, les parois en sont presque perpendiculaires et fort élevées, mais elles sont couvertes d'un épais manteau de verdure. Sur la berge, vous apercevez à distance les crêtes régulières d'une série de coteaux qui longent la rivière en amphithéâtre et vous font l'effet d'immenses terrassements nivelés au cordeau et servant de contreforts à une gigantesque citadelle représentée par les montagnes qui se dessinent dans le fond du tableau.

Tout cela est très-beau et d'une grande originalité comme paysage.

C'est précisément en face de ces gradins aussi réguliers que vastes ou se trouve le véritable foyer des célèbres " *Echos du St-Maurice.* " Ici les canotiers sont tout joyeux de pouvoir causer une agréable surprise aux touristes qu'ils conduisent. Un d'entr'eux entonne tout-à-coup à pleine voix, un des mélodieux refrains d'une de ses plus belles chansons, puis il fait une pose et tous vous regardent d'un air mystérieux. Trois ou quatre secondes s'écoulent et vous entendez une voix pleine d'harmonie et qui semble plus forte que celle que vous venez d'écouter, repéter le refrain mot pour mot et le plus distinctement possible : une nouvelle pose, puis un nouveau solo quelque peu affaibli, mais conservant absolument le ton et les inflexions de la voix du canotier puis une troisième et une quatrième répétition jusqu'à ce que les sons s'affaiblissant peu-à-peu, aillent se perdre dans le lointain.

Vous prononcez à voix forte une phrase de douze à quinze syllables, vous attendez un instant, puis l'écho vous rapporte votre discours plus parfaitement que le meilleur des phonographes : vous croyez même y trouver un petit accent railleur, soulignant certaines inflexions de voix qui avaient échappé à votre oreille. Pendant un temps calme vous passeriez des heures à vous amuser avec ces gouailleurs " *Echos* ". Ici le son d'une flûte prend les proportions des notes douces et fortes d'un cornet à piston, et la simple détonnation d'un fusil de chasse se répercute avec le fracas de toute une batterie d'artillerie.

Après la halte de rigueur à cet intéressant endroit, on continue la route et l'on arrive bientôt au Poste de la Rivière-aux-Rats qui est à 12 milles environ de la Matawin.

Nous sommes ici au milieu du poste le plus important du Haut St-Maurice, un véritable village.

Bien que se réunissant à l'endroit où elles se déchargent dans le St-Maurice, la Wessonneau et la Rivière-aux-Rats prennent cependant une direction tout-à-fait opposée. La Rivière-aux-Rats remonte jusque dans le voisinage du Vermillon, serpentant à travers la forêt, tandis que la Wessonneau se tient presque toujours parallèle à la Matawin. Depuis nombre d'années, les commerçants de bois ont pris sur ces deux rivières des quantités innombrables de billots de pin, et ces riches vallées ne sont pas encore épuissées.

Le St-Maurice nous offre ici de chaque côté, des plaines unies et fertiles couvertes de bois mêlé, et arrosées par nombre de petites rivières.

Sur la rive ouest sont de grandes et riches fermes appartement aux commerçants de bois. Sur la rive est, se trouve le village composé d'une vingtaine d'habitations et au milieu duquel s'élève une jolie chapelle où se fait la mission quatre ou cinq fois par année.

Tout annonce ici l'activité de nos campagnes canadiennes et si les vigoureux colons qui résident ici s'occupent largement pendant l'hiver de la chasse ou de l'exploitation du bois, ils ne négligent pas l'agriculture en été. On trouve d'aussi luxur'antes moissons sur les fermes de la Rivière-aux-Rats que sur celles qui bordent les rives du St-Laurent.

Dans tout le pays environnant et jusqu'à une grande distance le long des vallées de la Wessonneau et de la Rivière-aux-Rats, il y a place pour une nombreuse population agricole. Quand à l'industrie et au commerce, les pouvoirs d'eau et la matière d'exploitation y sont tout aussi fréquents que dans les autres parties du territoire.

Il devrait y avoir ici déjà une petite ville et de vastes défrichements, mais comme ailleurs, c'est le manque de communication qui paralyse le progrès et décourage les meilleures volontés

LA TUQUE

A 18 milles de la Rivière-aux-Rats on arrive à la Tuque qui est le terminus de la navigation depuis les Piles.

Dans la première partie de ce parcours, les rives deviennent escarpées et le pays présente un aspect sauvage et inhospitalier. Après avoir franchi le Rapide Croche, à peu de distance de la Rivière-aux-Rats, on se trouve en face de montagnes rocailleuses, dénudées par les feux de bois, et poussant leurs cimes hérissées de rochers à une hauteur vertigineuse. Il y a pourtant ci et là quelques lisières de terre unie au pied des montagnes et l'on y rencontre quelques pauvres habitations, mais c'est un pays tourmenté et absolument sauvage ; il n'y a là rien pour la civilisation.

Après une dizaine de milles de ce pays montagneux et aride, les rives s'abaissent graduellement, l'horizon s'élargit et laisse apercevoir au loin de vastes forêts qui s'étendent en amphithéâtre, tandis que le St-Maurice redresse son cours et se dirige en ligne droite vers le Nord.

Nous voilà encore en face d'immenses terrains propres à la colonisation, couverts des plus belles forêts d'ormes, de merisiers et d'érables, alternant avec le cèdre, le liard et l'épinette rouge, et possédant des pouvoirs d'eau sans pareils, à deux pas du St-Maurice.

La ferme Sweesey où il y a assez de défrichement n'est pas une des moins importantes du St-Maurice. Le sol y pousse les grains avec abondance et fournit de plantureux pâturages.

A quelque distance de là, les voyageurs qui remontent le St-Maurice, aperçoivent du côté est sur le versant des montagnes, une espèce de rideau blanc qui tranche agréablement sur la sombre verdure des bois et s'abaisse vers la rive. Ce sont les ondes écumantes de la *Petite Bostonnais* qui tombent en cascades répétées et viennent se perdre dans le St-Maurice. Cette rivière sert de décharge au grand lac Wayaguamac situé à cinq ou six milles seulement de distance et qui forme une vaste nappe d'eau de près de 15 milles de longueur, très large en quelques endroits et offrant des paysages enchanteurs.

Quant à l'utilité que l'on peut tirer des cascades de la Petite Bostonnais comme pouvoir d'eau, il suffit de mentionner qu'elles sont produites par un plan incliné de deux cents pieds de hauteur à l'origine de la chute, et de quatre à cinq cents pieds de longueur.

La nature ne saurait offrir de pouvoir moteur hydraulique mieux alimenté et plus facile à exploiter.

Du côté ouest du St-Maurice il y a les grandes prairies de Quinn à côté du petit lac de ce nom qui n'est, en quelque sorte, qu'une baie du St-Maurice et qui est renommé par la quantité de maskinongés et de brochets qui fourmillent dans ses eaux. Il y a deux ans, un parti d'excursionnistes des Trois-Rivières qui avait fait halte dans cet endroit, a péché dans l'espace d'une couple d'heures, à la ligne traînante, près de 150 livres de cet excellent poisson. Il arrive souvent d'y prendre des brochets de trois à quatre pieds de longueur et pesant de 15 à 20 livres.

Ici nous sommes en face de La Tuque qui est encore à trois ou quatre milles de distance et que l'on peut admirer à loisir.

La nature a encore entassé dans ce lointain pays des horizons de choix. La vallée du St-Maurice, élargie comme nous venons de l'indiquer, bordée de hauteurs à pentes douces et ornées de forêts vigoureuses, apparait traversée tout-à-coup de part en part par une haute chaîne de montagnes qui semble fermer toute issue vers le nord. Au-dessus de cette gigan-

tesque barrière et absolument à l'endroit où les eaux du St-Maurice semblent mourir sur le sable de la rive, s'élève une haute montagne de forme arrondie et qui se détache des crêtes voisines : c'est La Tuque.

Elle a donné son nom au poste très important autrefois, et établi surtout pour les besoins du commerce de bois.

Placé à la tête de la navigation entouré d'un pays aussi fertile que pittoresque, servant d'intermédiaire au commerce de la Baie d'Hudson avec les Trois-Rivières, à portée de communications faciles et assez rapprochées avec la vallée du Lac St-Jean par la Rivière Croche le poste de La Tuque promettait beaucoup pour l'avenir, au point de vue du commerce et de la colonisation. Possédant des pouvoirs d'eau admirables et de grandes estacades pour retenir les bois de commerce provenant des puissants tributaires du St-Maurice, il devait attendre beaucoup de l'exploitation industrielle, et tous ceux qui connaissent quelque chose du St-Maurice, désignaient cet endroit comme devant se transformer dans un avenir prochain en une populeuse et florissante cité.

L'abandon de la ligne de navigation par bateau à vapeur établie autrefois entre les Piles et La Tuque, par la Compagnie Américaine Philip & Norcross et l'abolition de la station des estacades du gouvernement, ces années dernières, ont enlevé ces espérances légitimes et brillantes, pour un temps ; c'est-à-dire jusqu'à ce qu'on puisse rétablir la navigation à vapeur ou que quelque compagnie puissante fasse revivre toutes ces promesses de progrès, par la construction d'une voie ferrée reliant ce riche pays avec les grands centres commerciaux

Aujourd'hui il n'y a plus que quelques familles à La Tuque et la plupart des maisons construites jusqu'à ces derniers temps sont désertes.

Le St-Maurice qui de loin paraissait fermé ici, se fraye un passage étroit à travers la chaîne de montagnes et forme, en haut du poste que nous venons de mentionner, une des plus belles chutes que l'on puisse imaginer.

De l'autre côté de la chaîne de montagnes qui a un mille de largeur à peu près, le St-Maurice offre aux regards une grande pièce d'eau qui ressemble à un lac et dans lequel viennent se décharger la Grande Rivière Bostonnais et la Rivière Croche. En atteignant le pied de la montagne, il se resserre et s'engouffre dans un passage qui n'a guère plus de cent pieds de large et est tranché dans le roc vif. La masse d'eau comprimée sur un parcours de quelques pas seulement, se débarrasse bientôt de ces entraves et se précipite à une hauteur d'une quarantaine de pieds, formant une très jolie cataracte qui jette des clameurs victorieuses aux échos voisins. De là, elle bondit en vagues écumeuses sur un plan incliné très raide, et après une série de cascades et de rapides d'un mille de longueur, elle va éteindre sa fougue dans la baie vaste et tranquille qui baigne le poste où nous étions tout à l'heure, en deçà de la chaîne de montagnes.

Il est difficile de se faire une idée de la force motrice que l'industrie pourrait tirer d'un aussi puissant volume d'eau mis en mouvement dans de pareilles conditions, avec une si grande vélocité et à travers un terrain en amphithéâtre, où chaque gradin offre place pour de vastes usines, manufactures ou tout autre établissement de ce genre.

La baie de la Tuque est un des endroits les plus poissonneux du St-Maurice. On y prend des *dorés* pesant de 15 à 25 livres et qui feraient le bonheur des amateurs de pêche et les délices des gourmets.

Il y a aussi là en abondance, cette espèce de poisson blanc qu'on ne trouve que dans le St-Maurice et qu'on désigne par le nom sauvage de *watosey*.

LA CROCHE

En continuant notre course vers le nord au-delà de La Tuque, on rencontre, à deux ou trois milles du côté est, l'embouchure de la Grande Bostonnais. Cette rivière qui sert de décharge à une infinité de lacs, ne forme pour ainsi dire qu'une tranchée à travers les montagnes et n'est exploitable que pour le commerce de bois dont elle fournit une immense quantité. Au-delà de ce tributaire du St-Maurice, commence une large plaine de terrain d'alluvion couvert de foin bleu et de vigoureuses pousses d'aulnes, qui s'étend jusqu'à la rivière Croche à 6 milles plus loin. Le sol est partout ici d'une richesse extraordinaire et des plus faciles à défricher, puisqu'il n'y a guère de grands arbres. La ferme de la maison Hall située en cet endroit est une des plus importantes du St-Maurice. Les grains et le foin y donnent un rendement égal aux meilleures terres d'alluvion du fleuve St-Laurent. Il y aurait ici place pour une large et florissante paroisse.

La vallée de la Croche qui débouche sur cette plaine possède absolument le même sol.

Nous trouvons ici à 125 milles au nord des Trois-Rivières, une vraie colonie de braves agriculteurs qui suppléent à leur petit nombre, par la noble aisance qu'ils se sont acquise et par le progrès de leurs établissements.

Nous sommes en plein pays civilisé et, pour ainsi dire à chacune des huit ou dix fermes que l'on rencontre, on constate les mêmes améliorations que dans les vieilles paroisses : maisons confortables, granges et dépendances en bon état, puis des machines à battre, des faucheuses et des moissonneuses, bref tous les instruments de l'agriculture améliorée. C'est Monsieur Adolphe LaRue qui est le fondateur et le chef de cette solide avant-garde de la colonisation.

La Rivière Croche, qui tire son nom des sinuosités capricieuses de son cours, présente à son embouchure une vallée étroite qui va en s'élargissant à une distance de un à deux milles entre les montagnes qui la bordent. Elle présente cet aspect sur un parcours de 25 à 30 milles, puis atteint un pays de plaine, arrosé de lacs et de petites rivières, qui s'étend jusqu'au Lac St-Jean.

Toute la vallée de la Croche comme la région que nous venons d'indiquer, possède un sol qui n'a pas de supérieur dans toute la province de Québec.

Les établissements de Monsieur LaRue et des autres colons qui l'avoisinent, sont à quatre ou cinq milles du St-Maurice. De cet endroit au Lac St-Jean, la distance est de moins soixante milles.

Tel est le dernier poste de colonisation du St-Maurice et peut-être le plus important de tous, à cause de sa facilité de communication avec la vallée du Lac St-Jean, à laquelle il est relié par une série de pièces d'eau, aujourd'hui très naviguables pour les canots, et indiquant une voie préparée par la nature entre ces deux contrées. Ce que nous venons d'en dire suffit pour démontrer quel immense groupe d'agriculteurs, un mouvement bien dirigé et aidé de voies ferrées ou d'autres lignes régulières de transport, pourrait installer en peu de temps dans ce riche pays.

Aussi nous ne pouvons terminer cette courte revue des établissements du St-Maurice sans attirer tout spécialement l'attention des hommes publics sur le vaste champ d'action qui s'y offre partout à leur intelligence, à leur dévouement et à leur patriotisme.

IV

COMMERCE DE BOIS

SUR

LE ST-MAURICE.

Après avoir jeté un coup d'œil sur les principaux établissements échelonnés le long du St-Maurice, il convient de dire un mot de l'exploitation du bois dans cette région.

Cette exploitation constitue un des plus riches revenus du pays, et à ce titre seul, le St-Maurice et son territoire ont droit à la sérieuse attention des économistes.

En effet, nous voyons par les rapports officiels des Terres de la Couronne, que les seuls droits de coupe de bois du St-Maurice et autres revenus s'y rattachant, s'élèvent en moyenne à quarante ou cinquante milles piastres par année. Ce simple fait indique par lui-même que les opérations relatives à ce commerce sont considérables.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici les origines de l'exploitation des bois du St-Maurice, l'initiative prise par le gouvernement pour développer cette industrie et les généreux encouragements au moyen desquels nos hommes d'état ont pu lui faire atteindre le degré d'importance qu'elle a aujourd'hui. Nous trouvons à ce sujet des renseignements exacts et précieux dans les Rapports de la Chambre de Commerce des Trois-Rivières, par M. Geo. Balcer auxquels nous emprunterons certains détails et certaines statistiques intéressantes.

Ce n'est que depuis 1825 que le gouvernement a introduit des règlements pour la division en sections du vaste territoire du St-Maurice, pour la coupe du bois d'après un système régulier. Jusqu'alors aucun arpentage scientifique n'avait encore été fait. La contrée n'étant connue que d'une manière très superficielle, ces divisions ne pouvaient avoir aucune prétention à la perfection ; elles n'étaient faites que d'après des arpentages aproximatifs et délimitées en sections d'une manière très vague.

En 1852, le gouvernement entreprit de rémédier à cet inconvénient. Une exploration complète du territoire fut faite ; on effectua une division systématique par limites, et l'on fit des règlements définissant plus clairement les droits pour la coupe du bois. L'année suivante, on fit faire sur la rivière les grandes améliorations qu'exigeait la descente du bois. Environ $200,000 furent dépensées à la construction de glissoires, estacades et autres ouvrages protecteurs. Ces améliorations furent ensuite continuées chaque année dans les autres rivières qui se trouvent dans le voisinage du St-Maurice, et c'est à ce moyen que l'ouverture de ce vaste territoire est dûe.

Immédiatement à la suite des ces améliorations, une compagnie américaine, construisit aux Trois-Rivières de grandes scieries et y exploita le commerce de bois sur une grande échelle. Et en moins de dix ans, au delà de 1,000,000 de piastres furent employées dans ce commerce, par différents capitalistes

Sous l'ancien système des licences, on avait déjà fait l'exploitation de cette branche de commerce dans une certaine étendue et entr'autres, en 1846, Monsieur George Baptist, le fondateur de nos compagnies si bien connues de Geo. Baptist, Son & Co., et Alex. Baptist, érigea une grande scierie sur la rivière St-Maurice, à l'endroit appelé " Les Grès." Ce fut le premier moulin à scies important du St-Maurice. Cette entreprise fait l'éloge de l'homme énergique qui la mena à bonne fin, car outre les difficultés financières, il avait à se frayer une route en abattant les arbres de la forêt jusqu'à cet endroit qui, aujourd'hui est un village prospère, entouré d'une campagne fertile. En 1867, la même compagnie bâtit une autre scierie sur une des îles à l'embouchure du St-Maurice, et cette compagnie est à présent le plus grand propriétaire de limites du territoire.

Depuis 1852 un grand nombre de scieries furent bâties aux environs de la ville des Trois-Rivières. Depuis une quinzaine d'années, le St-Maurice seul a fourni plus de 7 millions de billots de pin, et au delà de 2 millions de billots d'épinette, et il en fournit à l'heure qu'il est annuellement environ 350,000. Le contingent des autres rivières, quoique en plus petite quantité, augmente néanmoins considérablement ces chiffres. En effet on estime la production annuelle du St-Maurice et de ses tributaires à environ 50 millions de pieds de bois.

Il serait très intéressant de connaître le montant exact des capitaux investis dans ces scieries et ces limites depuis 1852. Sans aucun doute, cette somme doit s'élever à plusieurs millions. Nous pourrions peut-être en avoir une idée, en prenant note des transactions de quelques-uns des commerçants de bois actuels. Les grandes compagnies dépensent annuellement environ de 200,000 à 250,000 piastres.

A part ces propriétaires de scieries, il y a aussi différentes compagnies qui possèdent une certaine quantité de limites qu'elles exploitent ; mais elles ne font qu'amener les billots à l'embouchure des rivières pour y être mis en radeaux et de là les expédier à Québec pour être sciés à leurs moulins respectifs, ou pour les vendre à d'autres propriétaires de moulins.

Les diverses espèces de bois que l'on tire du territoire du St-Maurice pour le grand commerce, ne sont que le pin, l'épinette et le cèdre, ce dernier depuis quelques années seulement et encore en petite quantité.

Comme il n'y a pas d'autre moyen de conduire les bois, exploités sur une grande échelle, aux scieries ou aux ports d'exportation, que de les mettre en flotte et les confier au courant des rivières, on s'explique pourquoi, jusqu'aujourd'hui, les bois flottables seuls ont concentré l'activité du haut commerce. Le même fait démontre que l'exploitation du bois ne s'est fait encore que le long des rivières et des lacs et qu'il s'en trouve dans l'intérieur des quantités énormes qu'on n'a pu toucher, faute de moyen de transport ; il prouve encore que toutes les autres espèces de bois plus précieuses, mais non flottables, comme le frêne, l'orme, l'érable le noyer, le merisier qui sont pour le moins en aussi grande proportion que le pin, restent intactes et conservent pour l'industrie future une source de richesses inépuisables. Il y a de plus en fait d'essence de bois non exploités, le liard, le cyprès, le bouleau qui se trouvent en abondance dans un grand nombre d'endroits et qui pour être d'une valeur moindre, ne sont cependant pas sans importance pour le commerce.

On estime que les forêts d'épinettes rouges à travers lesquelles passera la ligne des Basses Laurentides suffiront à elles seules pour fournir des traverses de chemin de fer à tout le Dominion et même aux Etats-Unis pendant 50 ans.

Combien de ressources commerciales de ce genre ne trouverait-on pas dans les vastes régions à moitié inexplorées de cet immense pays, si l'on parvenait à les traverser de part en part par des lignes de chemin de fer.

Une autre branche importante de commerce de bois du St-Maurice, est le bois de chauffage ou bois de corde, ainsi que l'écorce de pruche pour l'usage des tanneries.

Un relevé fait, il y a trois ans, de la quantité de bois de corde tiré des forêts du St-Maurice les plus rapprochées, puisque cette exploitation ne se peut faire avantageusement qu'à 7 ou 8 milles au plus des voies ferrées et autres grands moyens de transport, en portait le chiffre à 400,000 cordes environ. Quant à l'écorce de pruche pour faire le tanin, la quantité livrée au commerce s'élève déjà à près de 50,000 cordes par année.

Après ces données sommaires, nous n'avons pas besoin d'insister sur l'importance du commerce de bois que l'on fait dans le St-Maurice, et sur les développements qu'on pourrait encore lui donner, en l'amenant à opérer d'une manière plus générale et sur des essences qui ne sont pas encore exploitées par l'industrie.

V

ESTACADES ET GLISSOIRES.

Il faut admettre que si le commerce du bois du St-Maurice est florissant, la sollicitude du gouvernement fédéral et les immenses travaux qu'il a fait exécuter sur cette rivière pour le protéger contre les accidents, sont la première raison de son développement et de l'importance qu'il a aujourd'hui.

En effet il n'y a guère de rivière sur lesquelles le gouvernement ait fait construire et entretenir d'aussi considérables travaux que sur le St-Maurice.

Il y a d'abord les grandes estacades de l'embouchure du St-Maurice construites pour l'utilité des scieries des Trois-Rivières, et la mise en radeaux du bois non manufacturé, destiné aux scieries de Montmorency et de Québec. Ces estacades mesurent 10,000 pieds linéaires et sont retenues par 50 piliers ; le poids total des chaînes d'amarrages employées s'élève au chiffre de 125,000 livres de fer.

Celles du Cap Corneilles, deux milles plus haut, sont presque aussi importantes ; elles ont une longueur de 8,000 pieds et sont retenues par une trentaine de piliers. On trouve aussi des travaux considérables de barrages aux Grès. Mais ce sont ceux de Shawenegan qui ont le premier rang en importance. Ils comprennent deux grands réseaux, l'un au-dessus de la chute, l'autre dans la baie au-dessous. Leur longueur totale est de 15,000 pieds

Il y a encore ici une glissoire de près de mille pieds de longueur, construite pour épargner au bois de sauter la cataracte et éviter les pertes qui s'ensuivraient. La manière dont s'opère la descente des billots dans cette immense glissoire, sur laquelle on laisse pénetrer un filet d'eau qui s'élance avec une vitesse vertigineuse, est un des grands attraits des touristes qui visitent la chute.

A la Grand'Mère on trouve encore d'immenses estacades avec tout le personnel et l'outillage nécessaire

Les derniers grands travaux de ce genre qui viennent d'être faits, sont les barrages et les estacades des Piles qui, d'après tous les commerçants de bois, vont devenir les plus utiles de tous ceux du St-Maurice. Il y a d'autres ouvrages en remontant plus loin encore, mais le besoin ne s'en fait plus sentir, et on les a à peu près tous abandonnés depuis quelques années.

On calcule que la longueur totale de toutes les estacades réunies du St-Maurice, est d'environ 50,000 pieds ; il y a encore environ 4,000 pieds de barrages et de jetées latérales et 1,000 pieds de glissoires. Ces travaux ont coûté au delà de $400,000 de construction, sans compter les réparations d'entretien.

Au nombre des améliorations faites par le gouvernement pour l'avantage du St-Maurice, on peut encore à juste titre mentionner les creusages exécutés par la Commission du Havre pour permettre aux steamers océaniques de venir prendre leurs chargements de bois à la porte même des scieries.

Trois-Rivières doit, à juste titre, se féliciter d'avoir eu pour la représenter auprès des gouvernements des hommes de haute influence et de dévouement à ses intérêts, capables d'assurer l'existence et le développement de ces immenses travaux. Elle doit surtout une reconnaissance toute particulière à l'Hon. Ministre des Travaux Publics, Sir Hector L. Langevin qui depuis qu'il est député des Trois-Rivières, l'a déjà dotée d'un Havre de première classe et à fait pour son commerce du St-Maurice, sans parler des octrois du Chemin des Basses Laurentides, plus que personne n'avait réussi à faire pendant les 30 dernières années.

VI

COMMERCE DE FOURRURE.

En faisant l'examen des produits de forêt exploités par le commerce de bois, l'attention ne saurait manquer d'être attirée par un autre commerce qui a une importance très appréciable : le Commerce de Fourrure. Bien qu'il n'ait pas aujourd'hui l'importance qu'il avait autrefois sous ce rapport, le territoire du St-Maurice est encore un pays de chasse remarquable, et Trois-Rivières reste un centre renommé pour ce genre de commerce.

L'extinction graduelle de la population sauvage qui, il n'y a pas longtemps encore, comptait d'importants groupes dans les diverses Réserves du Haut St-Maurice ; les opérations des exploiteurs de bois poussées de jour en jour plus avant dans les forêts ; la violation presque générale des lois pour la protection du gibier, ont sans doute considérablement diminué les produits de la chasse. Les animaux à fourrure précieuse deviennent de plus en plus rares. Pourtant les chasseurs ne sont pas encore inactifs ni infructueux dans leurs recherches. Les dispositions traditionnelles de nos canadiens pour les aventures de la chasse ne sont pas éteintes, ni leur habileté diminuée. Aussi, à chaque saison, d'immenses quantités de fourrures sont encore apportées aux Trois-Rivières pour être ensuite expédiées aux divers marchés du pays et à l'étranger.

De la vallée du Lac St-Jean, comme de la région qui s'étend vers la Baie d'Hudson et comme aussi de divers autres pays de chasse plus rapprochés des Trois-Rivières, les sauvages et les trappeurs canadiens s'y donnent encore rendez-vous au moins une fois par année.

Les statistiques suivantes que nous trouvons dans le rapport de la Chambre de Commerce des Trois-Rivières, au sujet de l'exportation des fourrures, donneront une idée de la valeur de ce commerce, bien qu'elles ne comprennent pas ce qui s'utilise pour l'usage de notre population.

Cette exportation se fait presque exclusivement par la maison H. Balcer qui a d'importantes relations commerciales en Europe.

Fourrures expédiées en Europe et aux Etats-Unis, de 1875 à 1885 :

Renards Jaunes	1,265
" Argentés	25
" Noirs	52
Loups Cerviers	3,500
Ours	375
Castors	12,800
Loutres	950
Martes	13,680
Rats Musqués	247,000
Visons	12,400

La valeur de ces fourrures était estimée au chiffre d'environ $300,000.

Outre les fourrures ci-dessus mentionnées, il y a encore l'orignal, le caribou et le chevreuil qui fournissent un contingent assez considérable.

Il faut admettre que si ce commerce n'est pas aussi florissant qu'il l'a été jadis, il est encore digne de mention.

VII

RICHESSES MINÉRALES.

Il n'y a eu qu'un petit nombre d'explorations géologiques faites jusqu'à présent sur le territoire du St-Maurice, et encore assez superficielles, vu qu'il ne s'agissait que d'avoir une idée générale des divers sujets minéralogiques et autres qui, d'après les coureurs de bois, paraissaient exister en divers endroits.

On ne peut donc se former une idée exacte des richesses minières de cette région par les rapports officiels qui en ont été faits. Néanmoins, en les parcourant on ne peut manquer de constater que les indices qu'ils signalent mèneront sûrement, dans un avenir plus ou moins rapproché, à des découvertes merveilleuses sur ce point.

Quoiqu'il en soit, on peut affirmer que le fer est un des principaux produits de la région du St-Maurice et qu'il s'y trouve en quantité plus considérable qu'en aucune autre partie de la province.

A divers endroits le long de la rivière et dans l'intérieur du pays, particulièrement dans le Canton de la Mékinac, on trouve des quantités considérables de fer magnétique d'excellente qualité ; sa couleur est d'un noir parfait avec un beau lustre métallique.

La mine de savane, espèce d'oxide de fer brun et granuleux, gît par veines ou par lits d'une étendue considérable, surtout depuis la montagne des Piles jusqu'au Cap de la Magdeleine du côté est du St-Maurice, et dans toute la région qui avoisine St-Etienne et Shawenegan, du côté ouest. Ce minerai est ordinairement par grains presque ronds de diverses grosseurs, le plus souvent compactes, mais qui une fois fondus produisent un fer solide. On a aussi découvert des lits de ce genre, et en grand nombre, depuis la Mékinac jusqu'à la Rivière Croche ; leur longueur ordinaire est de dix chaînes à un demi mille, et leur largeur de 50 à 200 pieds. Dans les localités où le minerai a été exploité, leur profondeur varie de trois à six pieds. On trouve également ce minerai par lits immenses dans les formations calcaires de la Rivière Batiscan.

En gagnant au nord de la Rivière Matawin, du côté ouest du St-Maurice, on trouve fréquemment un rocher composé de quartz et de feldspath. Cette formation se change en *gneiss*, très difficile à distinguer du granit si ce n'est par un géologue expérimenté. On rencontre de la plombagine dans les formations de *gneiss* de la Cou-cou-cache, et aux environs des lacs situés à la source de la Rivière-aux-Rats ; on la trouve en petits morceaux gris et on croit qu'elle est très propre à faire des crayons.

Sur la Rivière Trenche, il y a une veine de plomb d'à peu près deux pieds de large qui pénètre un banc de rochers d'environ 50 à 60 pieds de haut et dont l'étendue est inconnue. La mine a un aspect métallique ; elle garde sa couleur noire même quand on l'a réduite en poudre. On est porté à croire que c'est de la galène, ou sulfure de plomb. D'après la conformation du terrain entre la Rivière Trenche et la Tuque, formé tantôt de marcassite cal-

caire, de mica et de granit, il est à présumer qu'il y existe de très précieux minerai en quantité qui pourrait être exploitée.

Il y a aussi dans la même région de la pyrite de cuivre et du sulfure de fer. Les échantillons qu'on en a recueillis ont une belle apparence métallique et la couleur jaune du bronze ; le rocher où est la veine semble de formation de *gneiss* ou granitique.

En arrière du Cap de la Magdeleine, on trouve du nickel ainsi que du cobalt. Les spécimens qu'on en a sont gris, durs, susceptibles d'obtenir un beau poli et faciles à travailler ; on les trouve dans des terrains syénitiques et contenant du *gneiss*. On croit que la veine est très riche en nickel. Mais tout cela est encore inexploré au point de vue pratique.

On peut aussi mentionner plusieurs carrières de grès qui existent en plusieurs endroits sur les rives mêmes du St-Maurice. A St-Tite, et dans les environs, il y a du marbre de belle qualité à exploiter ; quant à la pierre à chaux, elle se trouve en quantité considérable dans toute la région de la paroisse St-Maurice et du canton Radnor.

La seule exploitation de minerai sur une grande échelle est actuellement celle du fer par les propriétaires des Forges Radnor, les MM. Hall. Nous n'en dirons qu'un mot en passant puisqu'elles sont depuis longtemps connues de tout le pays.

Les Forges Radnor sont situées dans la paroisse St-Maurice, a 15 milles des Trois-Rivières.

Vu le grand nombre de bâtisses groupées autour de l'établissement, Radnor a l'aspect d'un village assez considérable. Grâce à la ligne d'embranchement du chemin de fer des Piles, les usines sont mises en correspondance avec les quais et les chemins de fer de la cité des Trois-Rivières. Les droits miniers attachés à la propriété de ces Forges s'étendent sur une partie considérable de la contrée voisine qui fournit aussi tout le bois requis pour la fabrication du charbon.

Le Lac-à-la-Tortue situé sur les terres Radnor fournit une grande quantité de mine ; les rives et le fond du lac en sont pavés. On l'extrait presque sans dépenses au moyen de bateaux dragueurs qui creusent dans le minerai comme on creuse dans le sable.

La qualité du fer Radnor est bien connue et il n'est surpassé par aucun autre. Les premières roues pour les wagons des chemins de fer canadiens ont été manufacturées à Radnor et ont gardé leur grande réputation de solidité.

Cette vaste usine emploie un nombre considérable d'ouvriers. La quantité de minerai de fer qu'elle transforme annuellement en matière métallique propre au commerce, s'élève à environ 10,000 tonneaux.

D'après ces quelques données, bien incomplètes pourtant, il reste hors de doute qu'au point de vue de l'industrie minière le St-Maurice est encore appelé à jouer un grand rôle tôt ou tard.

VIII

Les voies ferrées du St-Maurice.

LE CHEMIN DES PILES.

Cette nouvelle voie ferrée se dirige des Trois-Rivières vers le nord jusqu'aux Piles, à la frontière même du Territoire du St-Maurice, et a une longueur de 27 milles. Sa construction doit être considérée comme le premier grand et efficace mouvement de progrès vers le développement industriel et agricole de cette vaste région. En effet, en reliant le fleuve St-Laurent et le réseau des voies ferrées des Trois-Rivières aux eaux naviguables du St-Maurice, au dessus de la série de chutes et de rapides qui en rendent le cours impraticable jusqu'aux Piles, le nouveau chemin de fer ouvre une voie facile jusqu'au cœur même du pays, à près de quarante lieues dans l'intérieur, par la navigation à vapeur que l'on pourra maintenant établir avec succès jusqu'à la Tuque.

Le Chemin des Piles se détache du Chemin du Pacifique à environ trois milles des Trois-Rivières et sur le côté est du St-Maurice, dans la paroisse du Cap de la Magdeleine, d'où il se dirige sur le village de St-Maurice.

A la sortie du grand pont de fer de la rivière St-Maurice, on entre dans une espèce de forêt, coupée de grands ruisseaux que l'on quitte bientôt pour tomber dans une vaste plaine toute couverte d'habitations de belle apparence et indiquant une grande prospérité. C'est la paroisse de St-Maurice. On touche, au milieu de cette plaine, le florissant village de St-Maurice où se trouve la première gare.

En laissant ce point d'arrêt, on a à sa gauche, la montagne du Mont-Carmel qui a au delà de 200 pieds de hauteur et sur un versant de laquelle on voit se détacher l'église de la paroisse de ce nom.

De St-Maurice, le chemin continue toujours dans la direction du nord jusqu'à la Rivière-au-Lard, où il y a une station. On nous dit que la raison pour laquelle les premiers colons ont donné à cette petite rivière ce nom étrange, c'est qu'elle coule sur un lit de pierres saturées de pétrole, phénomène qui se rencontre du reste en plusieurs autres endroits du voisinage et qui mérite d'attirer l'attention des géologues. Nous sommes ici à un mille seulement des Forges Radnor. Un embranchement de chemin de fer y conduit.

De la Rivière-au-Lard, le chemin pénètre dans une épaisse forêt d'érables, de merisiers et d'épinettes, traverse une large savane et passe à la tête du Lac-à-la-Tortue qui paraît avoir un peu plus d'un demi mille de large sur trois ou quatre milles de long. Ce lac est bordé de beau bois et présente un coup d'œil magnifique. La gare fait face au lac dans

un site charmant, et devrait être abandonnée à quelque jeun poète qui nous chanterait la beauté et les harmonies de cette riche nature.

Le Lac-à-la-Tortue n'est guère poissonneux, mais en revanche, il repose sur un lit de minerai de fer si riche et si abondant que les propriétaires des Forges Radnor ont fait construire un dragueur à vapeur pour le tirer du fond du lac et l'envoyer à leur établissement.

Du Lac-à-la-Tortue aux Piles, il y a environ 12 milles, toujours à travers la forêt, mais ici le chemin est plus accidenté et longe fréquemment des précipices. Il débouche sur le St-Maurice juste en face de la chute qui offre un fort joli spectacle. Les rives du St-Maurice sont très escarpées en cette endroit et surmontées de crêtes qui paraissent inabordables, mais d'un aspect magnifique. De l'autre côté de la rivière on aperçoit le poste des voyageurs du St-Maurice. C'est une maison de modeste apparence avec des hangars spacieux où les commerçants de bois tiennent l'outillage des chantiers et les embarcations pour la *drive*. C'est ici le commencement des eaux naviguables jusqu'à la Tuque.

Le chemin, une fois descendu sur la rivière St-Maurice, court encore un demi mille environ et entre à la Gare des Piles, son terminus.

Le trafic de cette voie ferrée consiste presqu'exclusivement dans le transport du bois, mais il est déjà énorme. Le premier grand résultat qu'on en a immédiatement retiré, a été une baisse assez marquée sur le prix des bois de chauffage qui tendaient à une hausse exorbitante. La cité de Montréal, qui actuellement achète une grande quantité de bois de corde du St-Maurice, en a largement bénéficié. Le commerce d'écorce de pruche qui alimente les tanneries de Québec a également son foyer sur le Chemin des Piles.

Ces simples renseignements démontrent à eux seuls la grande importance de cette voie ferrée, en même temps qu'ils font l'éloge du gouvernement Provincial qui l'a construite et de l'intelligent patriotisme des hommes d'état à qui en revient l'honneur.

LE CHEMIN DES BASSES LAURENTIDES.

Peu de temps après la construction du chemin des Piles, un groupe de citoyens, la plupart des Trois-Rivières, tous dévoués à la grande œuvre de la colonisation, se mirent énergiquement à l'œuvre pour relier Trois Rivières au chemin de fer de Québec au Lac St-Jean, et ouvrir, près de l'extrémité du Chemin des Piles, une nouvelle voie traversant les riches paroisses de St-Tite et Ste-Thècle et s'enfonçant plus avant dans les forêts jusqu'au Lac Edouard.

Cette entreprise patriotique qui n'était que la continuation de l'idée qui avait amené les gouvernements à tenter un suprême effort pour conquérir à la civilisation les riches et vastes solitudes du nord, souleva les sympathies enthousiastes de toute la population agricole et industrielle du district des Trois-Rivières et eut de l'écho jusque dans la région de Montréal.

Avec l'encouragement très généreux de la cité des Trois-Rivières qui, malgré son peu de ressources, voulait prendre part à l'œuvre ; avec le concours également généreux des habitants de St-Tite et de Ste-Thècle ; avec les octrois de terre, dont partie transformée en argent, accordés par le gouvernement Provincial ; mais surtout avec l'aide des $200,000 octroyées par le gouvernement fédéral, grâce à la haute influence de l'Hon. Sir Hector Langevin, député des Trois-Rivières, et le précieux concours de M. H. Montplaisir, député de Champlain, cette grande entreprise entra immédiatement, on peut dire, dans le domaine des faits accomplis.

Les directeurs de la Compagnie répondirent à la bienveillance des gouvernements et aux aspirations de la population, en se mettant immédiatement à l'œuvre.

Malgré la proportion très généreuse mais relativement minime encore des divers octrois qui, suivant les statuts, sont répartis également sur tout le parcours réclamé par les chartes et ne représentant, comparés au coût total des chemins de fer, qu'un simple encouragement ; malgré les difficultés de toutes sortes qui se présentent inévitablement au commencement de tout œuvre importante, la Compagnie des Basses Laurentides n'hésita pas à engager les énormes capitaux exigés pour l'exécution des travaux de construction, et pendant la seule saison de l'été 1886, elle parvint à terminer vingt-cinq milles de voie ferrée sur lesquels les locomotives purent courir à grande vitesse dès l'automne dernier.

Elle est prête à continuer ses travaux avec la même énergie l'été prochain, et l'on peut espèrer légitimement qu'en 1888, les trains partant des Trois-Rivières, par le Chemin des Piles, traverseront à toute vapeur, la riche contrée au milieu de laquelle la Compagnie des Basses Laurentides aura frayé sa route et se raccorderont vers le Lac Edouard, au Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

En parlant de la paroisse de Ste-Thècle, nous avons dit un mot de la beauté du pays, de la richesse des forêts vierges à travers lesquelles est localisé le nouveau chemin de fer ; nous ajouterons quelques détails puisés dans les rapports d'exploration ou appuyes sur le témoignage des personnes qui ont visité le pays.

Après avoir laissé les terrains défrichés de Ste-Thècle, la voie s'enfonce dans une vallée assez spacieuse, bordée de côteaux sur lesquels se trouvent les plus luxuriantes érablières ; puis après quelques milles d'un terrain toujours accidenté, mais également riche en bois franc, elle atteint un pays uni qui est la continuation du plateau où se trouvent les sources de la rivière Mékinac.

Nous sommes dans une région enchanteresse, drapée tantôt de la sombre verdure des bois résineux, tantôt des fraîches et tendres nuances de la feuille d'érable entremêlée des teintes plus vigoureuses de l'orme et du noyer. Ici, nous trouvons de ces gracieux étangs que l'art est impuissant à reproduire même dans les parcs les plus renommes ; là, c'est une rivière au cours capicieux et roulant ses flots limpides entre des haies de verdure ; ailleurs, c'est un lac magnifique dont les rives forment des baies ombreuses et des pointes hardies qui se découpent élégamment sur la nappe d'eau azurée. Ce sont le lac Des Sables, le lac Long, les lacs Masketsy et Roberge, la Rivière Taouachiche, le lac Travers, etc., etc., et une foule d'étangs et de ruisseaux. Et tout autour de ces pièces d'eau, de vastes terrains d'alluvion qui n'attendent que la hache et la charue du défricheur pour se couvrir de moissons et se transformer en florissantes paroisses.

Et si la colonisation doit retirer d'immenses avantages du chemin des Basses Laurentides, l'industrie et le commerce n'en profiteront pas moins. Non-seulement il traverse des forêts de pins, d'épinettes, de merisiers et d'érables que la hache du bucheron n'a jamais touché, mais il donne encore accès à des pouvoirs d'eau nombreux et splendides, où l'on peut ériger des moulins à peu de frais pour manufacturer le bois. Il y a ainsi, sur la rivière Taouachiche, pour n'en citer qu'un exemple, une chute de cent pieds de hauteur, et au bas, trois magnifiques cascades, ayant chacune une tête d'eau de 35 pieds. Une distance d'environ 200 pieds les séparent les unes des autres. Le tracé du chemin passe immédiatement au-dessus de la chute. Il y a encore d'après le rapport de M. l'Ingénieur Tourigny, sur la rivière Propre, une autre chute de 60 pieds de hauteur, et auprès de laquelle passeront encore les trains du chemin des Laurentides.

Ces endroits seraient des plus favorables à l'établissement de manufactures.

Donc l'exploitation du bois de commerce, du bois de corde, de l'écorce, des traverses de chemin de fer se fera sur une grande échelle aussitôt que la ligne [sera ouverture d'un bout à l'autre, et le champ ouvert à l'industrie deviendra immense. Des milliers d'hommes, depuis le commerçant jusqu'au bucheron répandront partout l'activité dans ces forêts aujourd'hui silencieuses, et recevront une ample rémunération pour leur travail. Les sueurs du colon ne seront pas perdues ; tout en défrichant sa terre, il pourra vendre son bois sur place et bénéficier de ses labeurs.

Cette arrière-contrée est en effet une des plus riches qu'il y ait dans la province de Québec. Il y a là place pour une longue suite d'établissements de toutes sortes que l'industrie fera naître. Il est donc vrai de dire que l'œuvre poursuivie par la compagnie des Basses Laurentides avec le concours des députés et autres hommes d'état est une œuvre patriotique par excellence et d'un grand intérêt public.

Si l'on s'arrête ici pour jeter un coup d'œil plus large sur le réseau des grandes voies de communication du pays, on comprend encore d'avantage l'importance du Chemin des Basses Laurentides et les avantages qu'il offre à un point de vue plus géneral.

Quand, dans deux ou trois ans au plus, le chemin de fer de Farnham ou plutôt le chemin de jonction du Lac Champlain atteindra le port des Trois-Rivières et ouvrira une route courte et directe jusqu'au cœur des Etats-Unis, et que le Chemin du Lac St-Jean aura pénétré dans le nord jusqu'aux fertiles rivages de cette petite mer intérieure, le chaînon des Basses Laurentides sera alors le trait d'union qui mettra ces deux grandes voies en correspondance et placera du même coup le produit de nos immenses forêts du nord sur le vaste marché Américain. Nous devons ici une parole d'éloge à la clairvoyance et aux vues larges de l'Hon. Ministre des Travaux Publics, Sir Hector L. Langevin qui, en même temps que son patriotisme le faisait s'intéresser à obtenir des octrois pour le Chemin des Laurentides, employait sa haute influence et son énergie à faire commencer aux Trois-Rivières, la construction d'un Havre digne d'occuper le centre de cette voie magnifique qui est destinée à relier le Lac St-Jean à la frontière américaine.

Ces deux œuvres auxquelles, entre beaucoup d'autres, il a attaché son nom et qu'il continuera, nous l'espérons à favoriser de son influence pour les conduire à leur parfaite réalisation, ne seront pas les moins honorables de sa longue carrière politique et les moins fructueuses pour le développement général du pays.

Après ce que nous venons de dire de cette nouvelle ligne ferrée, des sacrifices que la Compagnie s'est imposés pour en avancer la construction et des profits que la colonisation et le commerce en pourront tirer, il y a lieu d'esperer que le gouvernement fédéral continuera à l'encourager par de nouveaux subsides si largement mérités, et par les moyens les plus efficaces, lui aidera à atteindre le couronnement final de cette belle et grande œuvre.

CHEMIN " TROIS-RIVIERES ET NORD-OUEST. "

Ce nouveau projet de chemin de fer qui est à l'étude depuis plusieurs années et auquel le gouvernement fédéral a accordé une charte, mérite d'attirer la sérieuse attention des hommes publics.

Partant des Trois-Rivières et remontant jusqu'à St-Etienne, en adoptant le tracé primitif de la compagnie des Basses-Laurentides, la nouvelle ligne projetée se détache alors de ce tracé et se dirige vers l'ouest, traversant les paroisses de St-Barnabé et de Hunterstown, puis

pénétrant dans le cœur de la forêt, elle se poursuit jusqu'à la rivière Matawin, vers le Lac des Pins, à l'endroit appelé l'Ile de France.

Sa longueur totale est de 60 milles.

Le but recherché par les promoteurs de l'entreprise est d'ouvrir à la colonisation et à l'industrie cette grande étendue de terres, propres à la culture, qui se trouvent au nord-ouest de la cité des Trois-Rivières, y compris l'immense territoire de la vallée de la Matawin. Et l'avantage incontestable qu'offre le projet, c'est que la nouvelle voie traverserait un pays très riche par la qualité du sol et la valeur des bois, et qui jusqu'aujourd'hui est absolument privé de communication. A raison de son éloignement des voies d'exploitation du commerce de bois par les rivières cette région a conservé intactes ses belles forêts de pin, d'épinette et de merisier, et les tient en réserve pour récompenser l'initiative patriotique des hommes entreprenants qui réussiront à la doter d'un chemin de fer.

Sur tout le parcours de la ligne, il y a des pouvoirs d'eau splendides, et la quantité de bois de commerce qui descendrait par le chemin " Trois-Rivières et Nord-Ouest " rivaliserait pour la qualité et le volume avec celle qui peut alimenter les chemins des Piles et des Laurentides.

La construction de ce chemin mettrait évidemment le complément au réseau de voies ferrées nécessaires pour tirer tous les avantages que le pays a droit de réclamer de ces vastes territoires.

IX

NAVIGATION DU ST-MAURICE.

La possibilité de la navigation par bateau à vapeur, depuis le terminus du Chemin de fer des Piles jusqu'à La Tuque est une question toute résolue. Dès l'année 1856, et alors que le gouvernement n'avait encore fait aucun creusage dans le grand rapide Manigance, la Compagnie Américaine " Philipp & Norcross " avait déjà un petit bateau qui faisait régulièrement le service entre ces deux endroits, une fois par semaine

Ce vapeur avait la forme d'un grand chaland de 100 pieds de long sur 15 de large environ, à fond plat naturellement, et ne tirant que 18 à 20 pouces d'eau ; il était mû par une roue à aubes placée à l'arrière du bâtiment et en occupant toute la largeur. C'était précisément la forme qui convenait à la profondeur de la rivière, aux eaux basses, alors que le courant forme en certains endroits des battures mouvantes qui, tantôt dans un lieu et tantôt dans un autre, élèvent des obstacles inattendus. Quand il arrivait au bateau de toucher un de ces obstacles invisibles au pilote, c'était l'affaire d'une minute de le retirer du mauvais pas et de chercher passage ailleurs Dans les rapides et les remous, le fond large et plat du bateau présentait encore des avantages précieux pour éviter les contre-coups de courant auxquels il ne donnait guère prise. Bref, c'était le vrai type du bateau à vapeur convenant au St-Maurice, et la preuve, c'est qu'il a fait le service avec succès pendant deux ou trois ans, ne prenant guère plus de 12 heures pour faire ses 70 milles en remontant le courant, et 6 heures en descendant, suivant la hauteur et la violence des eaux.

L'établissement de cette ligne produisit une amélioration rapide, et les divers postes qu'elle reliait, prenaient de jour en jour de l'extension, quand malheureusement la mort de Monsieur Philipp, l'âme de la compagnie, amèna l'abandon de cette voie de transport en même temps que la cessation des opérations qu'elle alimentait. Force fut de revenir à l'usage des canots d'écorce et des chalands, et la première impulsion donnée au progrès ne tarda pas à s'évanouir.

1879, le gouvernement provincial tenta un nouvel essai pour rétablir la navigation à vapeur, entre les Piles et La Tuque, et prolonger ainsi en été, la voie commerciale ouverte par la construction du Chemin de fer des Piles. Mais, faute de renseignements assez complets sur la profondeur du chenal et les obstacles qu'y fait surgir inopinément l'action des sables mouvants entrainés par le courant, le résultat ne fut pas heureux. Le bateau à vapeur *Lagalissionnière*, construit sous l'administration Joly, au coût de plusieurs milliers de piastres, ayant la forme et l'appareil d'un puissant remorqueur, avec hélice et fort tirant d'eau, ne put jamais quitter le mouillage de la baie des Piles, et dût être dépouillé de ses engins et abandonné sur la côte.

Depuis, rien de sérieux n'a été fait pour rétablir cetre précieuse ligne de communication.

Pourtant, il y aurait de grands avantages à en retirer pour le bien des colons comme dans l'intérêt du commerce. Elle serait d'abord d'une utilité capitale pour le transport des

approvisionnements des chantiers et des articles de consommation de tous les habitants échelonnés sur le St-Maurice, sans compter l'affluence des touristes amateurs de chasse et de pêche, qui ne manquerait pas d'être considérable, dans la belle saison.

Au point de vue du commerce, quelle quantité de bois précieux pour la menuiserie, la fabrique des meubles, l'ébénisterie de toute variété, une pareille ligne ne pourrait-elle pas jeter sur le marché avec profit pour notre industrie nationale ? Aujourd'hui, toutes ces valeurs forestières sont hors de portée ; on ne flotte pas le bois franc sur les rivières et il n'y a pas à penser à faire ce transport à la rame.

Qu'est-ce qui empêcherait encore, avec une pareille ligne de communication rapide, de tirer partie des lacs si poissonneux qui se rencontrent à chaque pas et d'établir un commerce de poisson profitable. On fait bien venir le saumon du golfe, en été ; serait-il plus difficile, au moyen de réfrigérateurs, d'approvisionner nos marchés de la magnifique truite saumonnée du Haut-St-Maurice, qui ne le cède pas en saveur au roi des poissons.

Et combien d'autres ressources n'y a-t-il pas encore !.

Quand nous songeons qu'un capital de 8 à 10 milles piastres au plus suffirait pour établir une communication régulière qui ouvrirait un pareil champ à l'initiative, nous ne pouvons nous expliquer que la chose ne soit déjà faite, autrement que par l'ignorance à peu près complète du public sur ce pays et ses ressources.

On a vu avec avec un immense plaisir, cette année, l'administration des Postes, sur la recommandation de Sir Hector L. Langevin, établir un courrier, entre les Piles et La Tuque.

On doit espérer que c'est la première base d'un service régulier qui ira en se développant jusqu'à ce que bientôt, la vapeur remplace le canot d'écorce pour le transport des malles comme pour celui des voyageurs et des marchandises, jusqu'au cœur du Territoire du St-Maurice.

Le rapide coup-d'œil que nous venons de jeter sur la vallée du St-Maurice, ses établissements, son commerce et la nature des immenses terrains sillonnés par ses tributaires, suffira, nous l'espérons, à donner une idée des avantages que l'on pourrait et que l'on devrait en tirer. On reconnaîtra en même temps par ce qui vient d'être dit, que s'il y a eu déjà quelque chose de fait pour favoriser l'exploitation de cet immense territoire, ce n'est encore en quelque sorte que l'ébauche du travail intelligent et fécond auquel il est reservé de changer la face de ce pays, dans un avenir plus ou moins éloigné.

Pusqu'il en est ainsi, c'est aux hommes d'état, c'est aux amis puissants de l'industrie et de la colonisation de continueur à ne rien négliger de tout ce qui pourrait contribuer plus vigoureusement encore à faciliter ce travail et sa marche rapide vers les brillants résultats qu'il doit réaliser. Ce qu'il faut, c'est cette sollicitude persévérante, ce sont ces encouragements énergiques et venant de haut qui commandent l'action du peuple et la dirigent d'une manière efficace.

En continuant à attirer l'attention sur ces contrées peu connues, à les faire mieux connaître, à inviter les agriculteurs et les industriels à aller en étudier les ressources, tout en leur en facilement les moyens, chose que le gouvernement ne refuse jamais quand il y a un but patriotique à atteindre, on arrivera avant peu à des résultats surprenants pour le bien général du pays.